



AZ: A16/10.00.11  
Ihr Schreiben vom 03.05.2007

---

Sehr geehrter Herr Schaarschmidt,

zunächst mal herzlichen Dank für Ihre Antwort!!

Jedoch, Sie werden es sich denken können ☺, komme ich nicht umhin, auf Grundlage Ihres Schreibens noch mal nachzuhaken.

Ich hatte mithilfe des UPI-Dokumentes und eigener Überlegungen versucht, im Rahmen meiner Möglichkeiten und möglichst *konkret*, darzustellen, daß, in Bezug auf allerlei Schadstoffemissionen, eine Bestrafung von Altfahrzeugbesitzern, dem Ziele der Reduzierung von Schadstoffemissionen, unter Umständen sogar gänzlich zuwider läuft. Ihr durchaus recht allgemein gehaltenes und auf "amtsdeutsch" formuliertes Antwortschreiben bestärkt mich nun in der Auffassung, daß ich mit meinen damaligen Ausführungen nicht vollkommen falsch lag. Zumindest aber empfand ich Ihre Antwort – Sie mögen mir meine Offenheit verzeihen – als überwiegend unbefriedigend und mehrheitlich recht unzureichend!

Aufgrund dessen möchte ich, wie erwähnt, doch noch noch mal nachfragen!!

Ich habe mir erlaubt, Ihr Original-Schreiben zu digitalisieren (schwarze Schrift; bitte unten nachschauen) und meine diesbezüglichen Kommentare und Fragen in weinrot einzufügen. Ich denke, der besseren Übersichtlichkeit ist dies durchaus zuträglich und erleichtert somit auch Ihre Rückantwort!

Vielen Dank!!

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung - Postfach 2001 00, 53170 Bonn

HAUSANSCHRIFT Robert-Schuman-Platz 1 53175 Bonn  
POSTANSCHRIFT Postfach 2001 00, 53170 Bonn

TEL 0228 300-2472

FAX 0228 300-2499

BEARBEITET VON Rene Schaarschmidt

Referat A 16

E-MAIL [ref-al 6@bmvbs.bund.de](mailto:ref-al 6@bmvbs.bund.de)

INTERNET [www.bmvbs.de](http://www.bmvbs.de)

AZ A16/10.00.11  
DATUM Bonn, 03.05.2007

Sehr geehrter Herr ,

Bundesminister Tiefensee dankt Ihnen für Ihr Schreiben vom 23.02.2007 und bat mich, ihnen zu antworten.

Die Verzögerung bitte ich zu entschuldigen; sie ist auf eine organisatorische Umstrukturierung des Aufgabenfeldes zurückzuführen.

Herr Schaarschmidt, Sie sehen mich verwundert! Am 15.04.07 sandte ich "testweise" eine, dem Beitrag\* Herrn Tiefensee's *zustimmende* Mail, an "Ihr" Haus, woraufhin ich nur drei Tage später (also am 18.04.07) mit einer Antwort bedacht wurde. Verstehen Sie meine Verwunderung?  
Aber gut, lassen wir das! Weiter zum eigentlichen Thema!

Die Sie interessierende Diskussion über die Umgestaltung der Kfz-Steuer ist derzeit in vollem Gang. Die Umstellung der Kfz-Steuer auf CO<sub>2</sub>-Bezug unter Beibehaltung des schadstoffdifferenzierten Ansatzes soll aufkommensneutral erfolgen. Damit ist beabsichtigt, Anreize sowohl auf die Automobilhersteller als auch auf die Käufer auszuüben, möglichst CO<sub>2</sub>- und schadstoffarme Fahrzeuge herzustellen bzw. zu kaufen.

Dem kann ich nur entnehmen – korrigieren Sie mich bitte, wenn ich Sie falsch interpretiere (es gibt durchaus einfachere Formulierungsweisen) –, daß die "Anreize" dergestalt sein sollen, Altfahrzeugbesitzer dazu zu bewegen, sich, aufgrund der hohen CO<sub>2</sub>-Emissionen ihrer Fahrzeuge, Neufahrzeuge mit geringeren CO<sub>2</sub>-Emissionen zuzulegen. Welchen Sinn hätte Herrn Tiefensee's Aussage »Denkbar wäre ein pauschaler Zuschlag für ältere Fahrzeuge« ansonsten? Ich meine, wenn die Intention dieses "Zuschlags" *nicht* darin begründet sein sollte, "Anreize" für einen Neuwagenkauf zu setzen, was dann? Die Zielsetzung ist demnach, Altwagen gegen Neuwagen auszutauschen. Und das nicht etwa zum "normalen", sowieso anstehenden Kaufrhythmus, sondern als *zusätzlichen, vorgezogenen* Kauf. Andernfalls würden diese (Straf)Anreize, für aktuell vorhandene Alt-Kfz, einfach keinen Sinn machen!

Bis hierher richtig? (Oder ist dergleichen mittlerweile vom Tisch?)

Wenn nicht, haken Sie – sozusagen – bitte direkt an dieser Stelle ein und klären Sie mich doch bitte darüber auf, wie die Hintergründe für dergleichen "Anreize" anders zu interpretieren sind!

Wenn ja, bitte im Folgenden weiter lesen!

Der von Ihnen angesprochene Aspekt des gesamten Produkt-/Lebenszyklus und dessen Schadstoffbilanz ist ein wichtiger Gesichtspunkt im Rahmen einer nachhaltigen Politik. Dieser Aspekt dürfte aber aufgrund der relativ geringen Gestaltungsspielräume bei der Kfz-Steuer hier nicht zum Tragen kommen, er würde die Kfz-Steuerumstellung bei weitem überfrachten.

Mit allem Respekt, Herr Schaarschmidt, der »angesprochene Aspekt des gesamten Produkt-/Lebenszyklus und dessen Schadstoffbilanz« ist meines Erachtens keinesfalls nur »ein wichtiger Gesichtspunkt« (von vielen), es ist der wichtigste Gesichtspunkt. Jedenfalls wenn es tatsächlich um Klimawandel und/oder Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen geht. Mal ganz abgesehen davon, daß die oftmals recht eindimensionale Kaprizierung auf das CO<sub>2</sub>, wesentlich zu kurz greift! Aber selbst bei alleiniger Betrachtung des CO<sub>2</sub>, MUSS das gesamte CO<sub>2</sub>-Aufkommen betrachtet werden!  
Stimmen Sie mir diesbezüglich zu?

Sie schreiben »Dieser Aspekt dürfte aber aufgrund der relativ geringen Gestaltungsspielräume bei der Kfz-Steuer hier nicht zum Tragen kommen, er würde die Kfz-Steuerumstellung bei weitem überfrachten.«  
Nun, wenn nicht "dieser Aspekt" – nämlich letztthin der, der CO<sub>2</sub>-Reduzierung – zum Tragen kommen soll, welcher Aspekt ist es dann, den "Sie" mit "Gestaltungsspielräumen" zu gestalten versuchen? Worum geht es ansonsten bei der Kfz-Steuerumstellung? Auf welcher Grundlage werden Überlegungen wie »ein pauschaler Zuschlag für ältere Fahrzeuge« angestellt?

Gleichwohl hat auch die EU-Kommission mit den Vorschlägen zu einer sog. integrierten Produktpolitik den Gesichtspunkt der Umwelleistung eines Produktes über den gesamten Produkt-/Lebenszyklus erkannt. Sie ist derzeit dabei, diese integrierte Produktpolitik in eine Richtlinie einfließen zu lassen. Auch die Automobilindustrie steht diesem ganzheitlichen Ansatz offen gegenüber.

Nun, diesen Ausführungen kann meinerseits nur die Schlußfolgerung abgeleitet werden, daß den Überlegungen zu einer Steuerumstellung bis dato keinerlei gesamtheitliche "Ökobilanz" zu Grunde liegt. Wenn auch nicht explizit ausgesprochen, so ist dies doch immerhin "zwischen den Zeilen" herauslesbar. Oder liege ich damit falsch?

Ich weiß nicht, ob die Daten (UPI-Dokument, eigene Gedanken und Berechnungen etc.), die ich "Ihnen" weiland zusandte, der Weisheit letzter Schluß sind! Aber mich würde dann doch interessieren, auf welcher Basis und mit welchem Ziel »ein pauschaler Zuschlag für ältere Fahrzeuge«, als gangbarer und sinnvoller Weg in "Ihre" Entscheidungsfindung Zugang gefunden hat?!?!  
Woher nehmen "Sie" die Kenntnis – da offensichtlich ja keine komplette "Ökobilanz" vorliegt –, daß ein derartiger "Anreiz" dazu angetan ist, in der Tat die gesamtheitlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen absenken zu können?

Sie schreiben weiter oben »...möglichst CO<sub>2</sub>- und schadstoffarme Fahrzeuge herzustellen bzw. zu kaufen.« und definieren dies als das Ziel für die "Anreize"! Was dabei aber gänzlich fehlt, ist Ihre Definition von CO<sub>2</sub>- und schadstoffarm. Was genau beinhaltet CO<sub>2</sub>- und schadstoffarm Ihrer Definition nach? Ich bitte dies zu Präzisieren!!

In Hoffnung auf *konkretere* Antworten und im Voraus herzlich bedankend verbleibe ich

mit freundlichen Grüßen

